

# ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projet de règlement sur l'intégration de  
contenu à faible intensité carbone dans  
l'essence et le carburant diesel**

**Ministère de l'Énergie et des Ressources  
naturelles**

**Mars 2021**

## SOMMAIRE EXÉCUTIF

### Définition du problème

Le secteur du transport routier représentait en 2018 près de 36 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Québec. Malgré l'électrification des transports, qui demeure l'avenue privilégiée, les véhicules à essence et au carburant diesel constitueront la norme pendant encore plusieurs années, puisque la flotte de véhicules du Québec comptait environ 92 000<sup>1</sup> véhicules électriques ou hybrides rechargeables au 31 décembre 2020, ce qui représente 1,7 % des 5,3 millions d'automobiles et de camions légers. Ainsi, des quantités appréciables de carburants fossiles seront encore utilisées dans les prochaines années par les véhicules de promenade, en plus du carburant fossile consommé par les véhicules lourds.

Les exigences fédérales du *Règlement sur les carburants renouvelables* sont une moyenne pancanadienne et n'assurent pas que des volumes de carburant renouvelable seront intégrés aux carburants fossiles du Québec. De plus, le projet de règlement sur les combustibles propres fédéral n'ajoute aucune exigence volumétrique additionnelle par rapport au *Règlement sur les carburants renouvelables*, puisque l'intégration de combustible à faible intensité carbone (IC) n'est qu'un des moyens possibles de conformité. Par l'adoption d'une réglementation visant l'intégration de contenu à faible IC<sup>2</sup>, le Québec s'assure d'inciter à la consommation de contenu à faible IC sur son territoire, en plus de se donner les moyens de réduire les émissions de GES dans le secteur du transport et de favoriser le déploiement de la filière émergente de contenu à faible IC, en offrant un marché stable et prévisible aux producteurs du Québec.

### Proposition du projet

Comme annoncé dans le Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030), le projet de règlement (*Règlement*) contribuera à la réduction des émissions de GES dans le secteur des transports en prévoyant des exigences minimales volumétriques de 10 % de contenu à faible IC dans l'essence dès 2023. La teneur requise en contenu à faible IC dans l'essence passera à 12 % en 2025, à 14 % en 2028 et jusqu'à 15 % en 2030.

Quant à la teneur en contenu à faible IC (y compris le biodiesel produit par transestérification, soit de l'ester méthylique d'acide gras et le carburant diesel renouvelable produit par hydrogénation) dans le carburant diesel, elle sera de 3 % en 2023 et passera à 5 % en 2025 et à 10 % en 2030.

En sus des exigences volumétriques, un arrêté ministériel, associé au *Règlement*, propose des valeurs de référence quant à la diminution de l'IC qui sert à calculer les exigences volumétriques ainsi que l'outil pour calculer l'IC. Le volume de contenu à faible IC à intégrer variera en fonction de l'IC du contenu à faible IC qui sera mélangé aux carburants fossiles. La réduction moyenne d'IC de référence

---

<sup>1</sup> Selon les données de l'Association des véhicules électriques du Québec (AVEQ).

<sup>2</sup> Le contenu à faible intensité carbone est défini aux fins du *Règlement* comme un liquide pouvant être mélangé à de l'essence ou à du carburant diesel et fabriqué à partir de matière admissible, soit une matière organique, une matière résiduelle ou le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) retiré de l'atmosphère. Ce terme a été privilégié à ceux de carburant renouvelable ou de biocarburant, car normalement ces derniers s'appliquent uniquement aux produits fabriqués à partir de matière organique.

établie par rapport à l'essence et au carburant diesel sera initialement de 45 % et de 70 %, respectivement, et augmentera en 2028 à 50 % et à 75 %.

Le *Règlement* et l'arrêté ministériel qui lui est associé permettront l'utilisation accrue de contenu à faible IC et contribueront à réduire les émissions de GES du secteur du transport.

## **Impacts**

À terme, selon une évaluation du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), les investissements dans les infrastructures liés à la conformité sont évalués à 186 millions de dollars et ceux liés aux formalités administratives pour les entreprises assujetties aux exigences sont de 760 000 \$ par année. Les réalisations des travaux de mise à niveau des installations dans les raffineries pourraient entraîner la création d'environ 200 emplois temporaires.

Selon la flexibilité d'optimisation entre la demande du marché, la composition du pétrole brut et les procédés de raffinage des produits finis qu'utilisent les raffineurs, ces derniers peuvent générer des économies ou des coûts additionnels grâce à l'intégration de contenu à faible IC.

L'accroissement de la production de contenu à faible IC pourrait créer un peu plus de 90 emplois d'ici à 2025, tout en consolidant des emplois en région ainsi que dans les grands centres, en plus de ceux dans les secteurs forestier et agricole.

## **Exigences spécifiques**

Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) a publié, le 18 décembre 2020, dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le projet de « Règlement sur les combustibles propres » (RCP) dont le but est de réduire l'IC des combustibles fossiles liquides. Lorsque le projet de règlement entrera en vigueur, les distributeurs de carburants fossiles assujettis au *Règlement* québécois devront également se conformer à la réglementation fédérale. Ils devront ainsi s'assurer de réduire l'IC des carburants fossiles qu'ils distribuent et utilisent au Canada tout en intégrant le volume minimal requis de contenu à faible IC prescrit par le *Règlement* du Québec. L'intégration de contenu à faible IC aux carburants fossiles vendus au Québec permettra de générer des crédits afin de respecter les obligations fédérales.

En ce qui concerne la reddition de comptes, les normes fédérales prévoient des modalités quant à la production d'une déclaration de conformité et la tenue d'un registre. Les renseignements requis pour la reddition de comptes du *Règlement* seront similaires à ceux demandés au niveau fédéral.

Les entreprises assujetties aux exigences n'ayant pas les infrastructures requises pour procéder aux mélanges des carburants disposeront d'une période supplémentaire pour adapter leurs installations. De plus, des exclusions sont prévues afin de tenir compte de la réalité technico-économique des régions éloignées et des utilisateurs qui ont des besoins spéciaux (p. ex., aviation et navigation). Enfin, les entreprises assujetties aux exigences disposeront de mécanismes de flexibilité pour respecter les exigences.

## Table des matières

1. Définition du problème	5
1.1 Transports : le secteur le plus émetteur de GES	5
1.2 Réglementation fédérale	5
1.3 Consommation de carburants fossiles au Québec	5
1.4 Production de contenu à faible IC au Québec	6
2. Proposition du projet	7
2.1 Personnes assujetties aux exigences	7
2.2 Exigences d'intégration et de réduction moyenne de l'IC de contenu à faible IC	7
2.3 Exclusions	8
2.4 Mécanismes de flexibilité	9
3. Analyse des options non réglementaires	9
4. Évaluation des impacts	10
4.1 Description des secteurs touchés	10
4.2 Coûts pour les entreprises	12
4.2.1 Manques à gagner	15
4.3 Économies pour les entreprises	17
4.4 Synthèse des coûts et des économies	17
4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	17
4.6 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies	18
4.7 Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée	18
4.7.1 Avantages et bénéfiques du projet	18
4.7.2 Inconvénients	19
5. Appréciation de anticipé sur l'emploi	21
6. Petites et moyennes entreprises (PME)	21
7. Compétitivité des entreprises	21
8. Coopération et harmonisation réglementaires	22
9. Fondements et principes de bonne réglementation	22
10. Conclusion	22
11. Mesures d'accompagnement	23
12. Personne-ressource	23
13. Annexe I : Grille de conformité de l'AIR	24

# 1. Définition du problème

## 1.1 Transports : le secteur le plus émetteur de GES

Le secteur du transport routier représentait, en 2018, 36 % des émissions de GES du Québec<sup>3</sup>. Malgré l'électrification des transports, qui demeure l'avenue privilégiée, les véhicules à essence et au carburant diesel constitueront la norme pendant encore des années, puisque la flotte de véhicules du Québec compte environ 92 000<sup>4</sup> véhicules électriques ou hybrides rechargeables au 31 décembre 2020, ce qui représente 1,7 % des 5,3 millions d'automobiles et de camions légers. Ainsi, des quantités appréciables de carburants fossiles seront utilisées dans les prochaines années, en plus de celles utilisées par les véhicules lourds pour le transport de marchandises.

## 1.2 Réglementation fédérale

Environnement et Changement climatique Canada a publié, le 18 décembre 2020, dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le projet de « Règlement sur les combustibles propres » dont le but est de réduire l'IC des combustibles fossiles liquides. Ce règlement fédéral fonctionne sur une base pancanadienne et non provinciale et offre plusieurs moyens de conformité dont l'intégration de combustible à faible intensité carbone n'est qu'une option (les exigences d'intégration du *Règlement sur les carburants renouvelables* seront intégrées au RCP, 5 % dans l'essence et 2 % dans le carburant diesel). Par conséquent, en l'absence d'exigences provinciales pour le Québec, il n'est pas assuré que la proportion de carburants renouvelables atteigne au minimum 5 % dans l'essence et 2 % dans le carburant diesel mélangé au Québec. De plus, les exigences fédérales ne seraient pas suffisantes pour atteindre les objectifs de réduction de GES du Québec.

## 1.3 Consommation de carburants fossiles au Québec

En 2018, la consommation d'éthanol mélangé à l'essence atteignait, au Québec, près de 4,3 %<sup>5</sup> ou environ 407 millions de litres par année (Ml/a), selon le dernier rapport de Navius Research. Quant à la consommation de carburant diesel biosourcé au Québec, elle atteignait environ 0,3 %, soit environ 13 Ml/a.

En ce qui concerne le carburant diesel biosourcé, les principales compagnies pétrolières établies au Québec se tournent majoritairement vers l'importation de carburant diesel renouvelable fait d'huile hydrogénée, puisque ce produit peut répondre aux mêmes normes que le carburant diesel d'origine fossile, ce qui lui permet d'être mélangé directement, c'est-à-dire sans contrainte.

---

<sup>3</sup> MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (2020), *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2018 et leur évolution depuis 1990*.

<sup>4</sup> Selon les données de l'Association des véhicules électriques du Québec (AVEQ).

<sup>5</sup> Les données proviennent du rapport de Navius (Biofuels in Canada 2020). Les données proviennent de l'amalgame et de calculs à partir des données de différentes sources provinciales et fédérales. Elles doivent donc être considérées avec réserve.

Le carburant diesel renouvelable bénéficie d'une majoration de prix importante par rapport au biodiesel en raison de son contenu énergétique supérieur, de son indice de cétane plus élevé et de ses caractéristiques supérieures par temps froid et surtout de sa compatibilité avec les infrastructures de distribution des fournisseurs de même que de celles de leurs clientèles (distributeurs).

Au total, plus de 50 % de la consommation québécoise de contenu à faible IC sont importés, puisque des surplus de production d'éthanol sont disponibles dans des régions limitrophes du Québec et qu'aucun carburant diesel renouvelable n'est à ce jour produit au Québec.

#### **1.4 Production de contenu à faible IC au Québec**

Jusqu'à maintenant, la seule usine d'éthanol en exploitation au Québec est celle de l'entreprise Greenfield Global Québec dont la capacité est d'environ 190 Ml/a. Les importations sont donc de l'ordre de 217 Ml/a d'éthanol et proviennent majoritairement des États-Unis. Toutefois, la provenance des approvisionnements pourrait changer à court terme, puisque l'entreprise Enerkem a récemment annoncé le projet Recyclage Carbone Varennes<sup>6</sup>, soit la construction, dans les prochaines années, d'une usine de 125 Ml/a de biocarburant utilisant notamment la biomasse forestière résiduelle.

Actuellement, il n'y a pas de carburant diesel renouvelable produit au Québec, bien que quelques projets soient en cours de développement, notamment celui de Bioénergie La Tuque en collaboration avec NESTE, la création d'une capacité de production au Québec est en partie basée sur des technologies en voie de développement, dont les échéanciers d'implantation sont difficiles à préciser. Une hausse du volume de production de carburant diesel renouvelable dans un proche avenir pourrait avoir une influence à la baisse sur le prix.

Toutefois, le Québec compte sur son territoire trois usines de biodiesel ayant une capacité de production combinée avoisinant les 70 Ml/a. Bien que de faibles volumes de biodiesel soient produits au Québec, une bonne quantité de ceux-ci trouvent preneurs sur d'autres marchés.

L'édiction d'un règlement incluant des normes sur les impacts environnementaux favorisera le déploiement de la filière émergente de contenu à faible IC au Québec, en offrant un marché stable et prévisible aux producteurs, tout en promouvant l'innovation technologique. Cette démarche témoigne de la volonté gouvernementale de créer un marché local de production de contenu à faible IC afin de générer des investissements substantiels, de favoriser le développement économique en région ainsi que la création d'emplois dans le secteur de la chimie verte, en plus de contribuer aux réductions de GES du secteur des transports.

---

<sup>6</sup> <https://ftp.enerkem.com/public/folder/x9c9c3Hgt02vqbWHeqR0Yw/Public%20ECV-VCR/RCV%20fiche%20technique.pdf>.

## 2. Proposition du projet

Comme cela est prévu dans le PEV 2030, le gouvernement du Québec souhaite se doter d'un instrument supplémentaire pour parvenir à des réductions d'émissions de GES dans le secteur des transports, particulièrement pour les usages plus difficiles à électrifier et à décarboniser.

### 2.1 Personnes assujetties aux exigences

Les exigences d'intégration et de réduction de l'IC de contenu à faible IC s'appliqueront aux distributeurs d'essence ou de carburant diesel, soit :

- un fabricant qui, au Québec, approvisionne un grossiste ou un détaillant d'essence ou de carburant diesel ou qui vend au détail de l'essence ou du carburant diesel au Québec;
- une personne qui apporte ou fait apporter de l'essence ou du carburant diesel au Québec et qui approvisionne un grossiste ou un détaillant d'essence ou de carburant diesel au Québec ou qui vend au détail de l'essence ou du carburant diesel au Québec;
- un fabricant ou une personne qui apporte ou fait apporter de l'essence ou du carburant diesel au Québec et qui l'utilise au Québec.

### 2.2 Exigences d'intégration et de réduction moyenne de l'IC de contenu à faible IC

Ce projet de règlement propose des exigences d'intégration de contenu à faible IC pour l'essence de :

- 10 % en janvier 2023;
- 12 % en janvier 2025;
- 14 % en janvier 2028;
- 15 % en janvier 2030.

Des exigences d'intégration de contenu à faible IC pour le carburant diesel de :

- 3 % en janvier 2023;
- 5 % en janvier 2025;
- 10 % en janvier 2030.

Ces exigences qui augmentent progressivement doivent être satisfaites sur une base de conformité annuelle.

En plus des exigences volumétriques, une valeur de référence moyenne de l'IC doit être respectée afin de privilégier l'utilisation de contenu à faible IC réduisant davantage les émissions de GES. Ce facteur est prévu dans un arrêté ministériel associé au projet de règlement qui sera publié pour une période de consultation de 45 jours simultanément au projet de règlement.

Cet arrêté ministériel permettra d'adapter rapidement les méthodes et les outils de mesure aux développements technologiques et scientifiques, notamment en ce qui concerne l'outil de calcul de l'IC, puisqu'une modification, au cours des prochaines années, pourrait être apportée à la suite de l'entrée en vigueur prévue en décembre 2022 du RCP qui devrait comporter un nouveau modèle de référence pour analyser le cycle de vie au Canada.

Ainsi, l'arrêté attaché à ce projet de règlement déterminera :

- les méthodes de calcul de la réduction d'IC, dont le facteur de performance environnementale par des réductions de l'IC de 45 % par rapport à l'IC de l'essence fossile et de 70 % par rapport à l'IC du carburant diesel à partir de janvier 2023. Celles-ci augmenteront respectivement en janvier 2028 à 50 % et 75 %.
  - Conséquemment, le volume de contenu à faible IC à intégrer variera en fonction de l'IC du contenu qui sera mélangé aux carburants fossiles. Ainsi, le volume requis pour satisfaire aux exigences sera réduit si les performances environnementales du contenu à faible IC intégré dépassent le facteur, alors que le volume requis sera augmenté si les performances environnementales sont inférieures à celles exigées;
- l'utilisation de GHGenius v4.03c comme l'outil de calcul des émissions de GES des carburants sur l'ensemble du cycle de vie.

#### **EXIGENCE D'IC DU CONTENU À FAIBLE IC DANS L'ESSENCE ET LE CARBURANT DIESEL**

<b>Année d'implantation</b>	<b>Essence</b>	<b>Carburant diesel</b>
2022	45 %	70 %
2025	45 %	70 %
2028	50 %	75 %
2030	50 %	75 %

Le contenu à faible IC peut être fabriqué à partir de différentes matières admissibles d'origine organique ou inorganique, tout en favorisant le développement de la production de carburants qui valorisent durablement la biomasse. Afin d'assurer la durabilité des carburants consommés, l'huile de palme, reconnue par les scientifiques comme une matière hautement dommageable pour l'environnement, n'est pas considérée comme admissible.

### **2.3 Exclusions**

Des exclusions sont prévues pour certaines régions telles que le Nord-du-Québec (y compris le territoire situé au nord du lac Saint-Jean), la Côte-Nord (y compris l'île d'Anticosti), la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine ainsi qu'une partie du Bas-Saint-Laurent (à l'est de Rimouski)

où l'addition de contenu à faible IC peut s'avérer plus complexe sur le plan technique et logistique ainsi que pour la viabilité économique des terminaux, puisque les investissements en infrastructures pour la conformité réglementaire pourraient être plus élevés que la valeur des actifs des sites. Ainsi, les volumes d'essence et de carburant diesel distribués ou utilisés dans ces régions par les personnes assujetties aux exigences ne seraient pas considérés pour déterminer leur exigence volumétrique.

De même, les régions telles que le Bas-Saint-Laurent à l'ouest de Rimouski, le Saguenay–Lac-Saint-Jean (partie sud, y compris le lac Saint-Jean), la Capitale-Nationale, la Mauricie, la Chaudière-Appalaches et le Centre-du-Québec bénéficieront d'une période transitoire de deux ans, à la suite de l'entrée en vigueur des exigences, afin de permettre d'adapter les infrastructures pour mélanger les carburants.

Les volumes d'essence et de carburant diesel distribués par les personnes assujetties aux exigences afin d'être utilisés à certaines fins telles que l'aviation, la navigation, la recherche scientifique et l'utilisation militaire (carburant diesel seulement), ne sont pas assujettis aux exigences.

De plus, les volumes d'essence de qualité supercarburant distribués ou utilisés par les personnes assujetties aux exigences en sont exclus.

Toutefois, le *Règlement* donne la flexibilité aux personnes assujetties aux exigences d'intégrer du contenu à faible IC aux volumes non assujettis au *Règlement* afin d'atteindre la conformité réglementaire.

## **2.4 Mécanismes de flexibilité**

Le projet de règlement offre la possibilité aux parties assujetties aux exigences de s'y conformer en participant à un mécanisme d'achat et de vente de crédits. Ces crédits, équivalant à des litres de contenu à faible IC, peuvent être établis par les parties assujetties au *Règlement*. Seules ces parties peuvent acheter des crédits et les utiliser pour répondre autant à l'exigence volumétrique pour l'essence qu'à celle pour le carburant diesel.

Ces crédits représentent d'une part les volumes de contenu à faible IC qui ont été intégrés par les personnes assujetties aux exigences de façon excédentaire aux volumes d'essence et de carburant diesel à la fin d'une année de conformité.

En plus de ce mécanisme, ces personnes peuvent reporter des crédits excédentaires à l'année de conformité suivante pour répondre autant à l'exigence volumétrique pour l'essence que le carburant diesel.

## **3. Analyse des options non réglementaires**

Le recours à des options non réglementaires impliquerait la mise en place de mesures d'aide financière, de campagnes d'information et d'éducation ainsi que de rencontres avec les intervenants du milieu de la distribution des produits pétroliers. Cette façon de fonctionner ne nécessiterait aucune intervention réglementaire, mais ne serait pas garante de l'optimisation

de la consommation de contenu à faible IC au-delà des exigences fédérales sur le territoire québécois afin de permettre de réduire les émissions de GES dans le secteur du transport, selon les objectifs gouvernementaux.

## 4. Évaluation des impacts

### 4.1 Description des secteurs touchés

Le *Règlement* s'applique au fabricant qui, au Québec, approvisionne un détaillant d'essence ou de carburant diesel qui utilise, ou qui vend au détail de l'essence ou du carburant diesel au Québec ainsi qu'à toute personne qui apporte ou fait apporter de l'essence ou du carburant diesel au Québec et qui approvisionne un détaillant d'essence ou de carburant diesel au Québec, qui vend au détail de l'essence ou du carburant diesel au Québec ou qui les utilise au Québec.

L'application du *Règlement* sur l'intégration de contenu à faible IC touchera donc les raffineries de pétrole, les terminaux pétroliers principaux où le carburant est mélangé, les terminaux secondaires (dépôts pétroliers) ainsi que les importateurs de produits pétroliers et de contenu à faible IC, puisque c'est à eux que revient la responsabilité première d'assurer la conformité des produits aux exigences en vigueur lors du mélange des carburants.

Au Québec, les activités de raffinage du pétrole sont réalisées par Suncor Énergie inc. à Montréal et Énergie Valero inc. (raffinerie Jean-Gaulin) à Lévis. La raffinerie Jean-Gaulin a une capacité de production d'environ 235 000 barils par jour et emploie près de 480 travailleurs permanents et 200 travailleurs contractuels. La raffinerie Suncor assure la production d'environ 137 000 barils par jour et assure l'équivalent de 416 emplois directs au Québec.

Des produits raffinés et du contenu à faible IC sont importés par les raffineurs eux-mêmes et également par d'autres entreprises qui possèdent des terminaux pétroliers. Des investissements importants ont déjà été effectués chez certains raffineurs et aux terminaux afin de se conformer à la réglementation fédérale et ontarienne. Selon une étude du Groupe Kent<sup>7</sup>, il y a au Québec 17 terminaux pétroliers (principaux et secondaires), dont neuf sont dotés d'équipements de mélange de contenu à faible IC.

Dans la plupart des cas, l'incorporation de contenu à faible IC sera vraisemblablement effectuée dans les terminaux principaux de la région de Montréal, de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches. Les principaux sites touchés seraient les dix terminaux pétroliers suivants : Énergie Valero inc. (Montréal-Est et Lévis), Suncor Énergie inc. (Montréal-Est), Shell (deux sites à Montréal-Est), Norcan (Montréal), Vopak Terminaux de l'Est du Canada (Montréal-Est, Montréal-Ouest et Québec) et IMTT Québec inc. (Québec). Parmi ceux-ci, 80 % possèdent l'équipement pour mélanger des biocarburants.

---

<sup>7</sup> 2016 Report – Canada's Downstream Logistical Infrastructure: Refining, Biofuel Plants, Pipelines, Terminals, Bulk Plants & Cardlocks, 20 octobre 2017.

Néanmoins, certains terminaux devront investir pour augmenter le pourcentage de contenu à faible IC intégré aux carburants et organiser la distribution sur un plus grand territoire, puisque dans les régions où l'accès aux terminaux primaires est limité, voire impossible, le contenu à faible IC pourrait être entreposé dans les terminaux secondaires. Ainsi, ceux-ci devront installer les équipements nécessaires, notamment les réservoirs, les canalisations et les équipements de mélange.

L'adaptation des points de vente au détail sur le territoire québécois est également à considérer. Les stations-service devront être adaptées pour assurer la compatibilité de leurs équipements avec les contenus à faible IC dans les carburants entreposés et distribués. Les modifications visent notamment le remplacement de composantes des distributeurs afin que les matériaux soient compatibles avec le contenu à faible IC.

Le secteur de la production de contenu à faible IC sera également touché par la réglementation, puisque cette dernière confèrera un contexte favorable à l'investissement et plusieurs entreprises augmenteront leur production pour répondre à la demande. Le mécanisme d'achat et de vente de crédits contribuera à stimuler le marché local et à inciter les producteurs de contenu à faible IC du Québec à vendre leurs produits au Québec ou à tirer profit de la vente de crédits associée à leur production et à leur consommation au Québec.

Toutefois, la présente analyse d'impact réglementaire (AIR) ne traite pas du secteur de la production de contenu à faible IC, puisque ces parties prenantes ne sont pas assujetties aux exigences de ce projet de règlement.

D'autre part, comme cela a été le cas aux États-Unis et en Europe, certains raffineurs pourraient envisager la possibilité de restructurer leurs installations pour produire du biodiesel ou du carburant diesel renouvelable obtenu par hydrogénation. Ces investissements ne sont pas non plus considérés dans cette analyse.

## NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS ET EMPLOIS DANS LE SECTEUR DE LA DISTRIBUTION DES PRODUITS PÉTROLIERS ET CONTENU À FAIBLE IC AU QUÉBEC

Secteurs	Nombre	Nombre d'emplois
Raffineries <sup>8 9</sup>	2	1 096
Terminaux pétroliers (principaux et secondaires) <sup>10</sup>	17	ND
Producteurs de contenu à faible IC	4	ND
Stations-service <sup>11</sup>	2 821	ND

### 4.2 Coûts pour les entreprises

L'application des nouvelles exigences relatives au contenu à faible IC pourrait engendrer des coûts, principalement attribuables à l'installation de nouveaux équipements, pour les entreprises qui effectuent le mélange des carburants, puisque les différences physiques entre les produits pétroliers purs et les produits pétroliers mélangés ont une incidence sur la production, la distribution et l'entreposage.

Il est important de considérer l'évaluation présentée avec réserve, puisqu'il s'avère difficile d'estimer avec précision l'ensemble des coûts d'investissements étant donné la spécificité de chaque site (capacité, emplacement et infrastructures en place) ainsi que le type de carburants distribués et le fait que certains sites se conforment déjà aux exigences de la réglementation fédérale.

L'augmentation du volume d'éthanol manutentionné nécessitera l'installation d'équipements supplémentaires de manutention, d'entreposage et de mélange ainsi que des frais associés à l'installation de lignes de déchargement.

Le mélange de carburant diesel renouvelable (produit par hydrogénation) au carburant diesel nécessite peu d'investissements et de précautions logistiques à cause de sa composition qui est semblable à celle du carburant diesel traditionnel. Ce produit respecte les normes de qualité de l'Office des normes générales du Canada du carburant diesel. Toutefois, certains ajouts ou modifications aux infrastructures actuelles pourraient être nécessaires, notamment aux installations de réception et d'entreposage.

<sup>8</sup> VALERO, Raffinerie Jean-Gaulin

[<https://www.energievalero.ca/fr-ca/Operations/JeanGaulinRefinery>].

<sup>9</sup> GROUPE D'ANALYSE LTÉE (2013), *Analyse de l'impact économique de la raffinerie Suncor de Montréal sur la ville de Montréal et le Québec*.

<sup>10</sup> *2016 Report – Canada's Downstream Logistical Infrastructure: Refining, Biofuel Plants, Pipelines, Terminals, Bulk Plants & Cardlocks*, 20 octobre 2017.

<sup>11</sup> [http://www.regie-energie.qc.ca/documents/autres/RecensementEssenceries2019-27\\_novembre2020.pdf](http://www.regie-energie.qc.ca/documents/autres/RecensementEssenceries2019-27_novembre2020.pdf).

L'utilisation du biodiesel en mélange au carburant diesel dans un climat plus rigoureux comme celui du Québec oblige à prendre certaines précautions (corrosion, contamination des produits, propriété d'écoulement et formation de sédiments par temps froid) en raison de l'instabilité du produit et de ses caractéristiques physiques à froid. Ces contraintes impliquent des investissements tels que de nouveaux réservoirs et canalisations pour la réception du biodiesel ou la modification des réservoirs en place (nettoyage, remplacement d'élastomère non compatible, installation de filtres et d'équipement de contrôle de la température [chauffage et isolation]).

Selon l'infrastructure visée, les coûts dépendent, en grande partie, de l'ampleur des équipements additionnels requis ou des modifications apportées aux infrastructures en place, soit :

- de nouveaux réservoirs, au besoin chauffés;
- la modification des réservoirs en place (nettoyage, traitement et installation de filtres, de serpentins ou d'éléments de chauffage);
- l'ajout de canalisations;
- l'ajout d'équipement de mélange (en ligne ou à la rampe de chargement);
- un système de récupération des vapeurs;
- l'infrastructure de déchargement pour le transport du contenu à faible IC par camions, par voie ferroviaire ou maritime.

Considérant que les obligations volumétriques atteindront 15 % d'éthanol et 10 % de carburant diesel biosourcé en 2030, les investissements totaux requis pour l'adaptation de dix sites au Québec sont estimés à 164 millions de dollars.

En ce qui concerne la vente d'essence contenant de l'éthanol jusqu'à 15 %, les coûts des modifications apportées aux équipements des points de vente au détail sont, quant à eux, estimés à 5 900 \$/distributeur<sup>12</sup> en posant comme hypothèse que les réservoirs actuels seront conservés. Quant à la vente de carburant diesel contenant du carburant diesel renouvelable produit par hydrogénation, l'adaptation des stations-service n'engendre pas de frais.

En posant l'hypothèse que 3 878 distributeurs (ayant en moyenne deux pistolets chacun) auront besoin d'une mise à jour pour la compatibilité du produit, le coût total pour l'ensemble des 2 821 stations-service du Québec est estimé à 23 millions de dollars. Le remplacement des équipements, à la fin de la durée de vie utile au cours des prochaines années, permet de réduire les coûts pour les stations-service.

### **Coûts additionnels d'exploitation**

Les distributeurs de carburant ont également mentionné notamment les répercussions financières occasionnées par la nécessité d'acheter du carburant diesel renouvelable plus

---

<sup>12</sup> Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.

coûteux en raison de l'offre qui se limite à quelques centres de production situés en Asie du Sud, en Finlande, dans les Pays-Bas et aux États-Unis et de la forte demande mondiale.

En hiver, pour les mélanges comprenant du contenu à faible IC, du kérosène ou d'autres additifs peuvent être ajoutés au besoin afin de respecter certaines exigences, notamment le point de trouble. Le cas échéant, le surcoût de l'achat de kérosène, en remplacement du carburant diesel dans le mélange, et le coût associé à l'achat d'additifs pourraient être pris en compte. Toutefois, le mélange de contenu à faible IC, nécessitant l'ajout d'additifs durant les périodes froides au Québec, n'est pas considéré comme une option de conformité qui sera utilisée.

## COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX EXIGENCES DU PROJET DE RÈGLEMENT

(en millions de dollars\*)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Dépenses en capital (acquisition d'un terrain, d'une machinerie, d'un système ou d'un équipement informatique, construction ou modification d'un bâtiment, etc.)	164	0
Coûts de location d'équipement	0	0
Coûts d'entretien et de mise à jour des équipements <sup>13</sup>	0	0
Dépenses en ressources humaines (consultants, employés, gestionnaires, etc.)	0	0
Coûts pour les ressources spécifiques (ex. : trousse, outils, publicité, etc.)	0	0
Autres coûts directs liés à la conformité (conversion des stations-service)	23	0
<b>TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES</b>	<b>186</b>	<b>0,0</b>

\* Pour alléger les calculs, les résultats affichés dans les tableaux ont été arrondis.

Quant aux coûts liés aux formalités administratives, ils portent principalement sur les divers cheminements des demandes d'autorisation (certificat, procédure d'autorisation environnementale, etc.) ainsi que sur des activités qui sont déjà réalisées pour répondre aux exigences qu'imposent d'autres règlements ou activités, soit le paiement de la quote-part sur les carburants ou le *Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère* sous la responsabilité du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

De plus, les entreprises du Québec compilent les volumes de carburant et de contenu à faible IC aux fins de conformité au *Règlement sur les carburants renouvelables* du gouvernement

<sup>13</sup> Les coûts d'entretien et de mise à jour des équipements sont inclus dans le calcul des dépenses en capital.

fédéral. La tenue d'un registre ainsi que la conservation des preuves de production/transaction sont également requises par ce règlement.

Les coûts supplémentaires liés à la conformité administrative pour le Québec, soit le temps requis pour produire et gérer le registre et la conservation des preuves compilées/conservées (y compris des produits vendus et échangés), à la production d'un calcul d'IC pour chaque volume de contenu à faible IC utilisé auquel est jointe une déclaration signée par un ingénieur attestant la conformité aux méthodes et aux outils de mesure déterminés dans l'arrêté ministériel et la production d'un rapport annuel, sont évalués à environ 75 900 \$/terminal annuellement.

Les entreprises touchées sont les raffineries de pétrole et les importateurs de produits pétroliers, soit environ dix terminaux. Le total des coûts des formalités pour l'industrie est donc estimé à 760 000 \$ par année.

## COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES

(en millions de dollars)

	Période d'implantation (première année)	Coûts par année (récurrents)
Coûts de production, de gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation	0,43	0,43
Dépenses en ressources externes (ex. : consultants pour l'analyse de cycle de vie)	0,33	0,33
Autres coûts liés aux formalités administratives	0	0
<b>TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES</b>	<b>0,76</b>	<b>0,76</b>

### 4.2.1 Manques à gagner

Concernant les raffineries de pétrole, l'addition de contenu à faible IC viendra remplacer une partie des hydrocarbures raffinés (principalement de l'essence et du carburant diesel). Ces volumes d'essence et de carburant diesel remplacés devront être écoulés par les raffineries sur les marchés extérieurs. Ces volumes pourront être écoulés sur d'autres marchés sans occasionner de manque à gagner, puisque le Québec est un marché ouvert.

Pour les détaillants de carburants, aucun manque à gagner n'est prévu, puisqu'ils acquièrent leurs produits au prix fixé à la rampe de chargement. Ce prix comprend les coûts de production ou d'acquisition des carburants distribués.

Les conséquences de l'addition d'éthanol dans les mélanges peuvent varier chez les producteurs de produits pétroliers. L'éthanol possède un indice d'octane plus élevé que celui de l'essence, les raffineurs peuvent produire de l'essence à indice moindre, à moindre coût, et le mélanger avec de l'éthanol, aussi à moindre coût que l'essence, pour atteindre la qualité requise. Des économies liées au « coût de l'octane » sont alors possibles. L'ajout d'éthanol est une manière économique d'améliorer l'indice d'octane de l'essence.

En ce qui concerne les carburants diesel biosourcés, ces derniers sont historiquement plus coûteux que le carburant diesel et leurs propriétés physiques peuvent requérir l'ajout d'additifs afin de respecter les normes, mais par ailleurs, le biodiesel peut être utilisé pour augmenter le pouvoir lubrifiant du carburant ainsi que son indice de cétane.

Les raffineurs effectuent un travail d'optimisation entre la composition du pétrole brut et les procédés de valorisation de raffinage dont ils disposent afin de maximiser la production à valeur ajoutée tout en minimisant la surqualité<sup>14</sup> pour maximiser les revenus. Si les conditions du marché ainsi que la flexibilité de raffinage et de stockage d'une entreprise ne permettent pas de produire de l'essence à indice plus faible, le carburant mélangé pourrait avoir un indice d'octane plus élevé que ce qui est requis et ainsi être plus cher.

Au Québec, aucune différence de prix à la pompe n'est établie entre l'essence avec ou sans éthanol, alors que l'éthanol est de valeur moindre que l'essence. De plus, le gouvernement du Canada, dans son Résumé de l'étude d'impact réglementaire du projet de Règlement sur les combustibles propres<sup>15</sup>, corrobore l'opportunité d'économie. Ainsi, aucun manque à gagner n'est considéré.

## SYNTHÈSE DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES

(en millions de dollars\*)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	186	0
Coûts liés aux formalités administratives	0,76	0,76
Manques à gagner	0	0
<b>TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>187</b>	<b>0,76</b>

\*\*Pour alléger les calculs, les résultats affichés dans les tableaux ont été arrondis.

<sup>14</sup> La surqualité a lieu lorsque l'entreprise vend un produit ayant de meilleures spécifications que celles requises.

<sup>15</sup> <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2020/2020-12-19/html/reg2-fra.html>.

### 4.3 Économies pour les entreprises

Avec l'exigence de volume minimal de contenu à faible IC, les raffineurs et les importateurs perdront la flexibilité qui leur permet actuellement de mélanger ou non du contenu à faible IC à l'essence ou au carburant diesel et ainsi maximiser leurs revenus. Ainsi, aucune économie n'est prévue pour les entreprises.

#### ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Économies par année (récurrentes) <sup>(1)</sup>
<b>ÉCONOMIES LIÉES À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES</b>	0	0
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux		
<b>ÉCONOMIES LIÉES AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES</b>	0	0
Économies associées à la réduction de la production, de la gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaire d'autorisation		
Réduction des dépenses en ressources externes (ex. : consultants)	0	0.
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives	0	0.
<b>TOTAL DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 4.4 Synthèse des coûts et des économies

#### SYNTHÈSE DES COÛTS ET DES ÉCONOMIES

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts ou économies par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	<b>187</b>	<b>0,76</b>
Total des économies pour les entreprises	0	0
<b>COÛT NET POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>187</b>	<b>0,76</b>

### 4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

Les coûts estimés sont établis pour les mélanges de carburant diesel renouvelable obtenus par hydrogénation ainsi que pour le biodiesel, puisque la réglementation permet une flexibilité dans l'utilisation de ceux-ci. Quant au contenu à faible IC dans l'essence, seul l'éthanol traditionnel est évalué dans cette analyse d'impact compte tenu des avancées technologiques à ce jour.

Enfin, le calcul total des investissements en infrastructures soutient que dix terminaux principaux et secondaires des régions de Montréal, de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches seront touchés par la réglementation. Parmi ceux-ci, 80 % possèdent l'équipement pour mélanger des biocarburants et la majorité d'entre eux seront touchés par les coûts liés à l'augmentation de la capacité actuelle.

#### **4.6 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies**

Les fournisseurs de carburant consultés ont décrit des répercussions à court terme quant à la disponibilité du carburant diesel renouvelable sur le marché québécois et mondial. La forte demande mondiale actuelle, due aux réglementations mises en place dans divers pays, fait qu'il leur faut prévoir jusqu'à plus d'un an pour l'achat. Les fournisseurs de carburant ont également décrit les répercussions financières possibles d'une augmentation des coûts du carburant en raison de la nécessité d'acheter du carburant diesel renouvelable plus coûteux (à faible IC).

Des consultations bilatérales avec les parties assujetties aux exigences, notamment les deux raffineurs de la province ainsi que des représentants de Biocarburants avancés Canada (BAC), ont eu lieu et ont permis de recueillir les renseignements concernant les répercussions financières sur le plan des infrastructures.

Suivant la prépublication du projet de règlement dans la *Gazette officielle du Québec* et la réception des mémoires, l'AIR pourra être mise à jour.

#### **4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée**

##### **4.7.1 Avantages et bénéfices du projet**

###### **Réduction des GES**

En plus des exigences volumétriques, le projet de règlement propose des normes d'utilisation de carburants à impact limité sur l'environnement, basées sur l'IC. Celles-ci permettent de privilégier l'intégration de contenu à faible IC qui émettent moins de GES durant leur cycle de vie, comparativement à l'essence et au carburant diesel fossile, mais également par rapport à d'autres contenus qui ne présentent pas une aussi bonne performance en matière d'IC. Les exigences du projet de règlement pourraient permettre des réductions additionnelles<sup>16</sup> de près de 1,78 million de tonnes<sup>17</sup> d'émissions de GES en 2030, contribuant ainsi à l'atteinte de la cible québécoise de réduction des émissions de GES de 37,5 % en 2030 sous le niveau de 1990. Cette évaluation n'inclut toutefois pas les augmentations potentielles de GES

---

<sup>16</sup> Réduction additionnelle : basée sur un scénario de référence intégrant dans l'essence et le carburant diesel des carburants renouvelables exigés à l'échelle pancanadienne par le gouvernement fédéral. La réduction totale, y compris celle induite par le règlement canadien, serait de 2,43 Mt.

<sup>17</sup> Consommation de produits pétroliers : Données préliminaires, en date du 15 avril 2021, du ministère des Finances et du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Volumes exclus et impact intensité carbone : Données du MERN, 2021.

associées à la production ou à la transformation de la matière organique, ni du CO<sub>2</sub>, ni des matières résiduelles au Québec pour la production de contenu à faible IC comme l'éthanol.

### **Contenu à faible IC**

Par l'adoption d'une réglementation visant l'intégration de contenu à faible IC sur son territoire, le Québec s'assure de réglementer la consommation de contenu à faible IC dans la province.

Les secteurs agricole et forestier pourront bénéficier des répercussions économiques en raison d'une demande accrue en contenu à faible IC produit à partir de biomasses résiduelles agricoles et forestières au Québec.

### **Déploiement d'une filière innovante**

De plus, cette initiative s'inscrit dans la volonté gouvernementale de créer un marché local de production de contenu à faible IC et, conséquemment, contribuer à la sécurité énergétique de la province. L'augmentation progressive de l'exigence de l'IC qui est associé aux exigences volumétriques favorisera l'innovation dans le déploiement de la filière du contenu à faible IC, en plus de générer des investissements substantiels. Cette intervention réglementaire favorisera ainsi les initiatives visant le développement d'une bioéconomie au Québec et contribuera à l'atteinte de la cible de la Politique énergétique 2030 et du PEV 2030, soit l'augmentation de 50 % de la production de bioénergie.

### **Qualité de l'air**

Les émissions de polluants atmosphériques des véhicules et des moteurs à essence sont réglementées dans une large mesure par les dispositions en place du *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence*, qui limite la teneur en soufre de l'essence. Les émissions du secteur du raffinage sont, quant à eux, réglementées par le *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)*.

Selon l'évaluation réalisée par Santé Canada, traitant des risques et des avantages de l'utilisation d'essence à teneur en éthanol par rapport à l'essence pure, l'augmentation de la consommation de carburant E10 au Canada se traduirait par une faible diminution du nombre d'incidents à effets néfastes sur la santé.

De plus, des analyses antérieures de Santé Canada indiquent qu'une teneur en biodiesel de B5 ou B20 devrait se traduire, à l'échelle du pays, par des avantages et des risques minimes pour la qualité de l'air et la santé et que les effets en question devraient s'amenuiser avec le temps. Les données disponibles au sujet des effets sur la santé sont restreintes, bien qu'elles permettent de s'attendre à ce que ces effets soient négligeables avec la généralisation au Canada des mélanges à faible teneur en biodiesel par rapport au diesel ordinaire.

#### **4.7.2 Inconvénients**

Le projet de règlement pourrait avoir des répercussions environnementales associées à l'utilisation de certaines matières organiques, dont le maïs et les résidus de cultures.

L'expansion des superficies de certaines cultures, comme le maïs-grain, lorsqu'elle n'est pas encadrée sur le plan agronomique, pourrait entraîner une dégradation de la productivité de sols découlant de la faible diversité des rotations de cultures, ce qui se traduirait par une perte de rendement à long terme et un risque accru de propagation de maladies associées à cette culture. De plus, un usage accru d'engrais et de pesticides produirait des émissions plus importantes de GES, notamment de protoxyde d'azote, engendrerait une détérioration de la qualité des sols et de l'eau ainsi qu'une potentielle dégradation de la biodiversité. Il n'est toutefois pas possible de prévoir l'effet de la réglementation sur les superficiesensemencées au Québec.

Les résidus de cultures telles les pailles et les tiges de maïs contribuent au maintien de la santé et à la conservation des sols cultivés, en limitant les effets de l'érosion et étant une source de matière organique pour les sols. Un prélèvement abusif sur des superficies cultivées au Québec pourrait nuire à l'atteinte des cibles du Plan d'agriculture durable qui vise à couvrir par des cultures ou par des résidus de cultures 75 % des superficies cultivées au Québec, durant l'hiver, et d'augmenter de 4 % la matière organique des sols sur plus de 85 % des superficies agricoles du Québec.

## 5. Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

L'adoption de ce règlement pourrait avoir des retombées importantes sur l'emploi. Les réalisations des travaux de mise à niveau des installations dans les raffineries pourraient entraîner la création d'environ 200 emplois indirects d'ici à 2024.

L'accroissement de la production de contenu à faible IC pourrait créer un peu plus de 90 emplois d'ici à 2025, principalement dans deux bioraffineries et ainsi consolider des emplois en région ainsi que dans les grands centres, en plus de ceux dans les secteurs forestier et agricole.

### Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

✓	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
	<b>Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le ou les secteurs touchés)</b>	
		500 et plus
✓		100 à 499
		1 à 99
	<b>Aucun impact</b>	
		0
	<b>Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le ou les secteurs touchés)</b>	
		1 à 99
		100 à 499
		500 et plus

## 6. Petites et moyennes entreprises (PME)

Les opérations de mélange de produits pétroliers sont faites majoritairement par de grandes entreprises. Toutefois, les stations-service auront à adapter leurs installations de distribution si le cours des affaires de ces entreprises n'a pas permis le renouvellement des installations dont la durée de vie est d'environ dix ans.

## 7. Compétitivité des entreprises

Plusieurs autorités gouvernementales au Canada et dans le nord des États-Unis ont adopté des exigences accrues à l'égard de la teneur en carburants renouvelables. Le Canada exige actuellement une teneur en carburant renouvelable de 5 % dans l'essence et de 2 % dans le carburant diesel et s'apprête à imposer une réduction de l'IC des carburants fossiles dans son

*Règlement sur les combustibles propres.* Ces exigences ont contraint plusieurs distributeurs de carburants à adapter leur installation pour la distribution de carburants renouvelables.

Toutefois, le Québec prévoit des exigences qui atteindront jusqu'à 15 % et 10 %, respectivement, dans l'essence et le carburant diesel en 2030, ce qui pourrait imposer des investissements additionnels aux entreprises, comme estimés à la section 4.2, et ainsi avoir une influence sur la compétitivité de certaines entreprises.

## 8. Coopération et harmonisation réglementaires

Plusieurs États et provinces nord-américains ont adopté des cibles d'utilisation de carburants renouvelables dans les dernières années. Les provinces situées à l'ouest du Québec ont imposé des teneurs minimales en carburants renouvelables afin de s'assurer qu'elles sont appliquées sur leur territoire. La Colombie-Britannique, entre autres, a des exigences volumétriques de 5 % d'éthanol dans l'essence et de 4 % de carburant diesel biosourcé dans le carburant diesel depuis 2010, en plus d'une norme de réduction de l'IC des carburants. L'Ontario exige, pour sa part, un contenu de carburant renouvelable de 10 % en 2020, qui passera à 15 % en 2030 et de 4 % dans le carburant diesel depuis 2017. Quant aux États-Unis, la réglementation fédérale américaine (*Renewable Fuel Standard Program*) exige que l'essence sur le marché américain contienne près de 10 % d'éthanol et environ 4 % de carburant diesel biosourcé.

L'adoption de la réglementation québécoise s'harmonise avec celle de l'Ontario, qui exige actuellement une teneur en carburant renouvelable de 4 % dans le carburant diesel et une teneur en éthanol de 10 % dans l'essence, avec une augmentation à 15 % prévue pour 2030.

Les obligations de reddition de comptes imposées aux entreprises assujetties aux exigences sont également harmonisées avec les différentes réglementations du secteur.

## 9. Fondements et principes de bonne réglementation

Le présent projet de règlement a été élaboré de manière transparente, c'est-à-dire en consultant les parties prenantes d'abord lors de la prépublication, dans la *Gazette officielle du Québec* en octobre 2019, du projet de règlement sur le contenu en carburant renouvelable dans l'essence et le carburant diesel, au cours de laquelle 39 mémoires ont été reçus. Par la suite, plusieurs parties prenantes ont été rencontrées (des fournisseurs de carburants, des producteurs de contenu à faible IC, des associations ainsi que des organismes environnementaux et des ministères) dans le cadre des travaux d'élaboration de ce projet de règlement.

## 10. Conclusion

Ce projet de règlement permettra d'intégrer un contenu à faible IC dans les carburants fossiles consommés au Québec et, conséquemment, de réduire la consommation de produits pétroliers tout en procurant des réductions d'émissions de GES pour contribuer à l'atteinte des cibles gouvernementales.

De plus, le gouvernement souhaite par cette réglementation engendrer des investissements en favorisant le développement d'un marché local pour assurer le développement d'une filière innovante de contenu à faible IC au Québec.

Toutefois, la conformité aux exigences impliquera des investissements en infrastructures pour l'ensemble des entreprises qui y sont assujetties et des distributeurs de l'ordre de 186 millions de dollars, pour la période allant jusqu'en 2030, et des coûts administratifs estimés à 760 000 \$ par année pour les entreprises qui y sont assujetties.

## 11. Mesures d'accompagnement

Un comité sera créé afin d'élaborer, en collaboration avec les ministères concernés, dont le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, des recommandations pour assurer l'atteinte des objectifs du *Règlement* dans le respect des critères de développement durable.

Des mesures financières associées à ces nouvelles exigences pourraient être mises en place pour aider l'industrie à s'y conformer.

## 12. Personne-ressource

Service à la clientèle  
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles  
5 700, 4<sup>e</sup> Avenue Ouest, bureau A 409  
Québec (Québec) G1H 6R1  
Ligne sans frais : 1 866 248-6936  
Télécopieur : 418 644-6513  
Courriel : [services.clientele@mern.gouv.qc.ca](mailto:services.clientele@mern.gouv.qc.ca)

## 13. Annexe I : Grille de conformité de l'AIR

<b>Responsable de la conformité des AIR</b>		Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	x	
<b>Sommaire exécutif</b>		Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	x	
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?		
1	<b>Définition du problème</b>	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État?	x	
2	<b>Proposition du projet</b>	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	x	
3	<b>Analyse des options non réglementaires</b>	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires?	x	
4	<b>Évaluations des impacts</b>	x	
4.1	<b>Description des secteurs touchés</b>	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	x	
4.2	<b>Coûts pour les entreprises</b>	x	
4.2.1	<b>Coûts directs liés à la conformité aux règles</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	x	
4.2.2	<b>Coûts liés aux formalités administratives</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	x	
4.2.3	<b>Manques à gagner</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	x	
4.2.4	<b>Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts <sup>2</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	x	
4.3	<b>Économies pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies <sup>2</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	x	
4.4	<b>Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé au document d'analyse?	x	
4.5	<b>Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	x	
4,6	<b>Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels qu'« impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	x	
4.7	<b>Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	x	

	Au préalable : <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> (cocher)		
	Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> (cocher)		
<b>4.8</b>	<b>Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	x	
<b>5</b>	<b>Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi</b>	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	x	
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	x	
<b>6</b>	<b>Petites et moyennes entreprises (PME)</b>	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	x	
<b>7</b>	<b>Compétitivité des entreprises</b>	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	x	
<b>8</b>	<b>Coopération et harmonisation réglementaires</b>	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	x	
<b>9</b>	<b>Fondements et principes de bonne réglementation</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	x	
<b>11</b>	<b>Mesures d'accompagnement</b>	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	x	